

PATAKY CSABA

## Mit kérdezhet a jogalkalmazó az igazságügyi műszaki szakértőtől

*Jura novit curia*, mondták a régiek, vagyis a bíró ismeri a jogot, kissé szabadabban értelmezve, jogász a jogot ismeri. Az egyéb ismereteket pedig – ha azokra a bizonyítandó tény megállapításához szükség van – a szakértő szolgáltatja. A szakértőt a hatóság rendeli ki, és a védő személyre szóló kéréseit nem veszi figyelembe. Nemegyszer megkaptam már: gyanús, ha a védő a szakértőt személye megnevezésével kéri kirendelni. A védő indítványát másik szakértő személyére vonatkozóan nem fogadja el, hanem szabad döntésével állapítja meg az új kirendelendő szakértő személyét, emiatt védői jogaink csorbulását érezzük. Pedig nagyon sokszor nem lenne hiábavaló, ha a védő, tekintettel a szakértői körben nagy ismerettségére, az általa igazán jó, felkészült és alapos tudású szakértőt rendelne ki a bíróság.

Sajnálattal tapasztalom, hogy egy-egy közlekedésrendészeti osztályhoz bebetonozta magát egy-két szakértő. A nyomozati szakban hiába kérem az ügy vizsgálóját, hogy az országban dolgozó számtalan jól felkészült, nagy tudású és etikus szakértő közül kit rendeljen ki, közli velem, hogy az osztályvezető fenntartja magának a jogot, hogy ő jelölje meg a kirendelendő szakértő személyét, és ezt utasításba adja a vizsgálóknak. Végül rájövök, hogy az osztályvezető csak egy-két szakértőt rendel ki, nem bővíti a kört – hogy miért, ezt nem csak az osztályvezető tudja.

Itt szeretném felhívni az országos rendőri vezetés figyelmét, hogy szíveskedjenek tenni annak érdekében, hogy a nyomozati szakban egy-egy közlekedési osztály ne csak egy-két szakértővel dolgozzon, hanem bővítse a kirendelt szakértők körét, és így kialakul a választás lehetősége, hogy kik adják a legkorrektebb szakértői véleményeket, és velük lehet majd együtt dolgozni a későbbiekben. Praxisomban tapasztaltam, hogy felkapott szakértő igen bírálható, késégeket tartalmazó, sokszor szakmaiatlan szakvéleményeket ad. Ezért is érdemes több szakértővel dolgozni, hogy a rendőri vezetők is megismerjenek más szakértői véleményeket.

A motorizáció fejlődésével együtt emelkedett a balesetek száma. Egyre nagyobb igény lett az igazságügyi műszaki szakértői munkára.

Sok gondot okoz, hogy a jogalkalmazó hatóságok, rendőrség, ügyészség, bíróság és, *horribile dictu*, az ügyvédek sem tudnak egy műszaki szakértőnek a kom-

potenciakörébe tartozó korrekt kérdéseket feltenni, és a szakértőket sokszor jogi állásfoglalásra kényszerítik.

Persze könnyű Katát táncba vinni, ha maga is akarja. Itt a szakértőnek is sarkára kell állnia, hogy milyen kérdéseket válaszol meg.

Jól tudom, hogy a szakértőknél egzisztenciális kérdés – éppúgy, mint egy ügyvédnél –, hogy minél több ügye legyen. Így a szakértőnek is érdeke, hogy minél több munkát kapjon, ez azonban nem mehet el az elvtelenségig.

Mit kérdezhet a jogalkalmazó egy szakértőtől? Elsősorban a mérnöki kompetencia körébe eső kérdéseket. Vannak olyan nézetek is, hogy amikor egy közlekedési balesetben a hatóságok igazságügyi műszaki szakértői véleményt kérnek, csupán a legszükségesebb iratokat kell rendelkezésükre bocsátani, amelyek elegendők a szakértői vélemény elkészítéséhez, ilyen például a helyszíni szemle jegyzőkönyve, a helyszínrajz, fényképek, balesetben részes gépkocsik adatai. Olyan iratokat nem, amelyek már befolyásolhatják a szakértői szubjektivitást – gyanúsítotti kihallgatás jegyzőkönyve, tanúk kihallgatásainak jegyzőkönyvei stb. Esetleg a hatóság mérlegelési körébe tartozik, hogy más bizonyítékokat, jegyzőkönyveket átad-e a szakértőnek, ha szükségesnek találja. Én azonosulni tudok ezzel az állásponttal. Jóllehet néha szükség lehet egy-egy vallomás ismeretére is, de ezt csak szűk körben és az anyag ismeretében lehet megtenni.

A Magyar Kriminológiai Társaság Dél-alföldi Szekciója 1992. november 12-én, Kecskeméten ajánlást fogadott el, hogy a hatóság (rendőrség, ügyészség, bíróság) milyen kérdéseket tehet föl az igazságügyi műszaki szakértőknek.

1. A hatóságoknak nem szabad olyan kérdést intézniük a szakértőhöz, amely őt arra utasítja, vagy akár csak készítheti, hogy állást foglaljon kompetenciáján kívül eső vagy éppen jogi kérdésekben.
2. A hatóság nagyon alapos, esetenkénti mérlegelés alapján köteles eldönteni, hogy mely konkrét bizonyítékokat, adatokat, információkat bocsátja a szakértő rendelkezésére munkájának megalapozásához.
3. Ha a szakértő rendelkezésére bocsátott adat vagy információ a szakértő kompetenciáján kívül eső kérdésekben (is) értékelést igényel vagy tesz lehetővé, a hatóságnak elő kell írnia a szakértő számára kötelező értelmezést vagy értelmezési lehetőségeket.
4. Nem szabad a hatóságnak olyan kérdést feltennie a szakértőnek, amely neki valamely bizonyítatlan körülményt sugall.

A rendőrség kirendelő határozataiban gyakran lehet találkozni rémséges kérdésekkel. Amikor a vizsgáló rendőrnél rákérdezek, hogy miért tesz föl ily szakmaiatlan kérdéseket, mindig az ORFK különböző helytelen utasításaira hivatkoznak. A rend-

örnek, úgy látszik, megtiltották az önálló gondolkodás szabadságát. Előfordul, hogy a rendőr az ügyész utasításaira hivatkozik.

Csak csemegének (szó szerint idézem!):

- állapítsa meg a szakértő, hogy róható-e fel a szgk. vezetőjének cselekvési késedelem!
- a gépkocsivezető részéről megállapítható-e észlelési cselekvési késedelem?
- kimutatható-e a járművezetők részére észlelési és/vagy cselekvési késedelem? (De vajon: mihez képest? A hatóságnak meg kell adnia, hogy milyen reakcióidőt fogad el, és ehhez képest van-e vagy nincs cselekvési késedelem. Az észlelés nem szakértői kompetencia.)
- vizsgálja meg a szakértő a veszélyhelyzet kialakulásának és elháríthatóságának lehetőségeit. (Szintén felvetődik a kérdés: mihez képest?)

Olyat is kérdez a hatóság, hol alakult ki a veszélyhelyzet. És a szakértő erre válaszol is. Ilyenkor a szakértőnek vissza kell kérdeznie, hogy a hatóság mit tekint veszélyhelyzetnek: amikor otthon felkelt, az ágy szélét, vagy a kaput, amelyen kilépett, vagy a védett út szélét, vagy a felezővonalat? Adja meg a hatóság, hogy a szakértő mitől számoljon, mi legyen a számításának alapja.

Gyakori az olyan kérdés: szakértő egyéb észrevételei. Ez behúzza a szakértőt a csőbe, mert a balesetet elemzi, jogi ténykérdéseket állapít meg, és ezt a bíró akár szóról szóra beépítheti az ítéletbe.

Szintén gyakori: állapítsa meg az ütközési helyet. Ezt a helyszínelő bizottságnak kell a helyszínen megállapítania, ezért helyes esetleg szaktanácsadó bevonása.

Egy nagyon fontos kérdésre hívom fel a tisztelt olvasók figyelmét:

Az Országos Kriminológiai Intézet kutatást végzett a sebességtűllépés esetén bekövetkező balesetekről. A fő probléma az, hogyan kell vizsgálni az eredménybekövetkezés elkerülhetőségét olyan baleseteknél, ahol kritikus közlekedési helyzet bekövetkezésének pillanatában az egyik gépjármű sebessége szabályszegő – mégpedig a konkrét előírást megszegő – volt, a baleset azonban feltehetően szabályos sebesség betartása esetén is bekövetkezett volna, mert a baleset másik szereplője a sebességhez képest is féktávolságon belül került a jármű útjába. A megítélés problematikus voltára rámutatott dr. Ternai Zoltán.<sup>1</sup> A műszaki szakértő szemszögéből dr. Nádasi Antal foglalkozott e kérdésekkel.<sup>2</sup> Figyelmet érdemlő cikkében megállapította, hogy a mozgástörvényeket leíró összefüggések bármely té-

<sup>1</sup> Ternai Zoltán: Gyalogátkelőhelyen történt gázolás gépjárműszakértői vizsgálata. *Belügyi Szemle*, 1971/1., 108–109. o.

<sup>2</sup> Nádasi Antal: A gyalogos-elítések szakértői értékelésének egyes problémái. *Belügyi Szemle*, 1972/1., 110–112. o.

nyezőjének önkényes megváltoztatása visszahat a többi tényezőre, és egészen más helyzetet alakít ki, mint amit eredetileg vizsgálni szándékoztak. Szó szerint a következőket írja: „A balesetvizsgálatoknál tehát arra a kérdésre, hogy milyen sebességgel lett volna a baleset elkerülhető – műszaki szempontból korrekciós és az objektív valóságot tükröző választ a műszaki gépjárműszakértő nem adhat.”

Ugyanez az elv köszön vissza országunk egyik legtöbb szakvéleményét adó szakértőjének közelmúltban adott szakvéleményében, amelyben írja: „Nyomatékosan utalnom kell arra is, hogy a baleset előzményeire vonatkozó (sebesség, idő, távolság stb.) adatok közül egy kiemelése és megváltoztatása nem történhet a többi adat lehetséges változásának vizsgálata nélkül, hiszen ezen adatok között dinamikus, egymással összefüggést mutató kapcsolat van.”

Így tehát olyan kérdést a hatóság részéről feltenni nem szabad, hogy milyen sebességgel lehetett volna elkerülni a balesetet, vagy ha a gépjárművezető a reakciópontban a megengedett sebességgel közlekedik, a baleset bekövetkezett volna-e. Szerintem egy igényes szakértő ilyen kérdésekre csak egy választ adhat: nem tudom.

Közlekedési szakjogász képzésemben sokat tanultam a mérnöki tudományokat átadni igyekvő tudós előadóktól. Ők is hangsúlyosan belénk vészték, hogy olyan kérdést nem szabad műszaki szakértőnek feltenni, hogy bekövetkezett volna-e a baleset, ha a gépjármű vezetője nem lépi túl a sebességet, hanem a megengedett sebességgel közlekedik. Vagy: elkerülhető lett volna-e a baleset, ha a Fiat nem kilencvennel, hanem ötvennel közlekedik, mert az előbbieket értelmében nem lehet egy tényezőt megváltoztatni az összefüggésekből. E fontos tézist a hatóságokban is tudatosítani kell. A szakértő legfeljebb csak arra adhat választ, hogy milyen sebességhez mekkora féktávolság tartozik.

Szerintem ennek egyik legjobb módszere, ha a műszaki közlekedési szakértők szakvéleményükben megírják, hogy ilyen kérdést nem lehet megválaszolni, vagy a bíró kérdésére ezt kijelentik, és válaszukat az előbbi elmélet figyelembevételével, megtöltik műszaki tartalommal.

A hatóságok gyakran kérdezik, követtek-e el a gépjárművezetők vezetéstechnikai hibát. Szerintem erre sem válaszolhat a szakértő, mert ebben a kérdésben a műszaki adatok alapján a hatóságnak kell döntenie.

Csakis ezzel az éles elhatárolódással lehet elkerülni, hogy a kirendelt szakértő, akár jó szándékúan is, túlterjeszkedjen saját kompetenciakörén, de azt is, hogy mellőzzön egyes, a hatóságok számára valójában fontos részleteket. A kérdés egyzakt megfogalmazása egyébként előfeltétele annak is, hogy az elkészült szakvéleményt a kirendelő hatóság a neki jogszabályban előírt módon ellenőrizhesse, hiszen az elsődleges ellenőrzési szempont éppen az, hogy a szakértő adott-e

szakszerű választ a feltett kérdésekre. Tapasztalat szerint igen sokszor marad el ennek a követelménynek a teljesítése.

E követelmény hangsúlyozásának indokolt voltát két tipikus példával lehet érzéltetni:

- a) Éjszakai balesetek ügyében a hatóság gyakran teszi fel a gépjárműszakértőnek azt a kérdést, hogy valamely sötét akadály milyen távolságból volt észlelhető. Ez súlyos hiba, mert a hatóságtól elvárható annak az ismerete, hogy a „látás”, „észlelés”, „érzékelés”, „felismerés” olyan élettani funkciók, amelyek semmivel sem esnek jobban a gépjárműszakértők ismeretébe, mint az ügyben eljáró rendőrébe, ügyészébe, bíróéba. Nagyon sajnálatos, hogy sok gépjárműszakértő válaszol az efféle kérdésekre, mégpedig teljesen szakszerűtlenül és rosszul, ez azután a hatóságban azt a hamis képzetet kelti, hogy valami megbízható információhoz jutott.
- b) A közlekedési büntetőügyek nagy részében a terhelt elmarasztalásának alapja az úgynevezett „cselekvési késedelem”.

A cselekvési késedelem két időtartam különbsége. Az első időtartam kezdete az általános hatósági értelmezés mellett a cselekvésre okot adó külső körülmény („veszélyhelyzet”) fizikailag láthatóvá válása, a vége mintegy normalizált (egészséges, figyelmes, elvárta gondos, elvárta ügyes stb.) ember cselekvésének (az adekvát fékezésének, kormányzásának vagy másnak) a fizikai megkezdése. Az ezzel összevetendő másik időtartam kezdete az az időpont, amikor a terhelt már bizonyítottan megláthatta (volna) az adott külső körülményt, a vége pedig az, amikor bizonyítottan megkezdte az általa helyesnek és szükségesnek tartott elhárító cselekvést (fékezést, kormányzást vagy más).

Minden jogalkalmazónak tisztában kell lennie azzal, hogy a cselekvési késedelem előbbi meghatározásában szereplő tényezők közül a legtöbb nem esik a gépjárműszakértő kompetenciakörébe, azoknak az adott ügy kimenetele szempontjából releváns értékeit tehát – közvetlenül vagy közvetve – a gépjárműszakértőt kirendelő hatóságnak kell a szakértő számára előírnia, nem pedig az e kérdésben inkompetens szakértőre bíznia önkényes felvételüket. Végig kell gondolni a következő, nem teljes felsorolást:

- Nem a gépjárműszakértőnek, hanem a hatóságnak kell meghatároznia azt a már említett „külső körülményt”, amely szerinte az adott közlekedési büntetőügyben jogalkalmazás szempontjából a terhelt számára már kétségtelen „veszélyhelyzetnek” minősült. Itt különlegesen nagy figyelmet kell fordítani arra, hogy a veszélyhelyzet sohasem nulla idő alatt „jelenik meg”, hanem véges és el nem hanyagolható hosszúságú idő alatt fejlődik ki.

- Nem a gépjárműszakértőnek, hanem a hatóságnak kell – szükség esetén más, azon a téren kompetens szakértő igénybevételevel – meghatározni, hogy az a bizonyos „normalizált” ember az adott esetben létező külső körülmények között (világítás, forgalom, időjárás, útviszonyok stb.) legalább és legfeljebb mennyi idő alatt lett volna képes a külső környezetben fizikailag láthatóvá vált veszélyhelyzetet ténylegesen meglátni, érzékelni, észlelni, felismerni, annak eredményét a tanult viselkedési szabályokkal összevetni, az adekvát elhárítási módot kiválasztani, a cselekvést elhatározni és megkezdeni.
- A gépjárműszakértő kompetenciakörébe ebben az egész témakörben mindössze csak annak a meghatározása tartozik, hogy a rendelkezésre bocsátott nyomok és más bizonyítékok kiértékelése alapján mi lehetett az a legrövidebb, illetve leghosszabb időtartam, amely a terhelt cselekvésének bizonyított megkezdésétől a baleset pillanatáig eltelt.
- A hatóságnak kell állást foglalnia abban az egyáltalán nem gépjárműszakértői kérdésben, hogy a konkrét ügy terheltjének az egyéni fiziológiai, pszichikai stb. tulajdonságai miben és miként térnek el az általa mint eljáró hatóság által normának tekintett jellemzőitől. Még világosabban: a hatóságnak kell a konkrét ügyre vonatkozó valamennyi ismerete alapján számszerűen eldöntenie, hogy a terhelt egyéni fizikai és fiziológiai tulajdonságai mellett legfeljebb milyen hosszú időtartamot minősít még elfogadhatónak a veszélyhelyzet láthatóvá válásától a tényleges meglátáson, érzékelésen, észlelésen, felismerésen stb. keresztül a cselekvés megkezdéséig terjedő, lényegében élettani folyamatra.

Gyakran előfordul, hogy a hatóság kommentár nélkül bocsát például a gépjárműszakértő rendelkezésére orvos szakértői véleményeket, azzal a semmitmondó utasítással, hogy „vegye figyelembe azokat”. Könnyen előfordulhat ugyanis, hogy a gépjárműszakértő abból – általában jóhiszeműen – „bizonyítékként” vesz át olyasmit, ami valójában nem az, például mert egy későbbi, de a gépjárműszakértő által nem látott jegyzőkönyvben maga az orvos szakértő módosította.

Az 1896. évi XXXIII. tc. ismerte az ellenőrző szakértői intézményt, és még az 1951. évi Be. is átvette. Sajnos a későbbi Be.-módosítások már kihagyták e fontos garanciális jogintézményt, pedig jó lenne, ha a védelem mellett egy felkészült mérnök szakértő vívna meg a csatát a hatóságok által kirendelt szakértővel. Ez lenne az igazi fegyveregyenlőség.

Bízom abban, hogy e tanulmányommal felkeltettem a hatóságok figyelmét, és talán más oldalról világítottam meg a közlekedési büntetőügyekben az igazságügyi műszaki szakértői munkát.

## Összegzés

Az igazságügyi műszaki szakértőnek nagy szerepe van a közlekedési büntető- és közlekedési szabálysértési ügyek igazságos elbírálásában.

Tapasztalható, hogy a sajnos a rendőrségen nem élnek a jól képzett, etikus szakértők igénybevételével, csak egy-két szakértővel dolgoznak.

Kíváncs vagyok, hogy a sok száz kiváló igazságügyi műszaki szakértő közül a közlekedésrendészeti osztályok sokkal több szakértőt vegyenek igénybe.

Az igazságügyi műszaki szakértő a szakvéleményében nem közölhet jogi állásfoglalást. A szakértőnek kizárólag a természettudományos ismeretek, a baleset objektív adatai alapján kell szakvéleményét megadnia.

Sokszor a hatóságok is hibásak, amikor olyan kérdéseket tesznek föl a szakértőknek, amelyek jogi állásfoglalásra készítetik.

Tudom jól, ez megkönnyíti a hatóság döntését, de fel kell lépni e nemkívánatos és sajnos egyre jobban elharapódzó jelenség ellen.

A fegyveregyenlőség elve megkívánná, hogy a büntetőeljárás törvény újból kodifikálja az ellenőrző szakértői intézményt, mert így a védelem szakértője vívna meg a szakmai csatát a vád szakértőivel, és a vád szakértője szakvéleménye megvédésénél számíthatna autentikus észrevételekre.